

Neerach, Verkehrssicherheits- konzept

Fuss-/Veloverkehr

Gemeinde Neerach

20. Dezember 2019



Bearbeitung

Cornelia Senn

BSc FHO in Raumplanung

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Markus Zink

Gemeindepräsident, Gesundheits- und Sicherheitsvorsteher, Gemeinde Neerach

Martin Engelhard

Gemeindevizepräsident, Tiefbau- und Werkvorsteher, Gemeinde Neerach

Rico Kuhn

Leiter Bau und Umwelt, Gemeinde Neerach

Martina Staub

Gemeindeschreiberin, Gemeinde Neerach

Titelbild: Zentrum Neerach (Foto Metron)

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Auslöser und Zielsetzung des Auftrags	4
1.2	Methodik	5
1.3	Perimeter	6
2	Schwachstellenanalyse	7
2.1	Übersicht	7
2.2	Schwachstellentypen	8
2.3	Bedeutung Prioritäten	8
2.4	Auswahl Handlungsfelder	9
3	Handlungsfelder	10
3.1	Schulwegsicherheit	10
3.2	Einmündungen Fusswege in Strassenraum	10
3.3	Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen	10
3.4	Kantonsstrassen	11
4	Massnahmen	12
4.1	Schulwegsicherheit	12
4.2	Einmündungen Fusswege in Strassenraum	14
4.3	Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen	16
4.4	Entscheid Gemeinderat vom 29.10.2019	16
5	Weiteres Vorgehen	19
	Abbildungsverzeichnis	20
	Anhang	21
	Anhang 1: Übersichtskarten Schwachstellen Neerach und Ortsteil Riedt	21

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser und Zielsetzung des Auftrags

Auf dem Gemeindegebiet wurden einzelne sicherheitsrelevante Schwachstellen identifiziert. Dabei handelt es sich um gemeindebekannte Schwachstellen sowie zwei Unfallschwerpunkte auf dem Staatsstrassennetz, potenzielle Konfliktpunkte im Bereich der Schule aufgrund hoher signalisierter und gefahrener Geschwindigkeiten, Konflikte mit Elterntaxis sowie das Wildparkieren auf dem öffentlichen Strassennetz. Von Anwohnern wurden für die Juchstrasse sicherheitserhöhende Massnahmen gefordert, da sich in einer Kurve ein Unfall zwischen einem Personenwagen und einem Fahrrad ereignet hatte.

Zur Ermittlung weiterer sicherheitsrelevanter Schwachstellen möchte die Gemeinde Neerach über das Gemeindegebiet eine Schwachstellenanalyse durchführen. Diese soll sämtliche Verkehrsmittel umfassen. Die Gemeinde möchte damit umfassende Kenntnisse über die Sicherheitsschwachstellen im Strassennetz des Siedlungsgebiets erhalten. Der Gemeinde ist es dabei wichtig, dass der Fokus auf wesentliche Schwachstellen gelegt wird und die Umsetzung mit Augenmass geschieht.

1.2 Methodik

Es wurde folgendermassen vorgegangen:



Abbildung 1: Vorgehensschema

1.3 Perimeter

In Neerach und im Ortsteil Riedt wurde das gesamte Siedlungsgebiet abgegangen, um die Schwachstellen aufzunehmen.

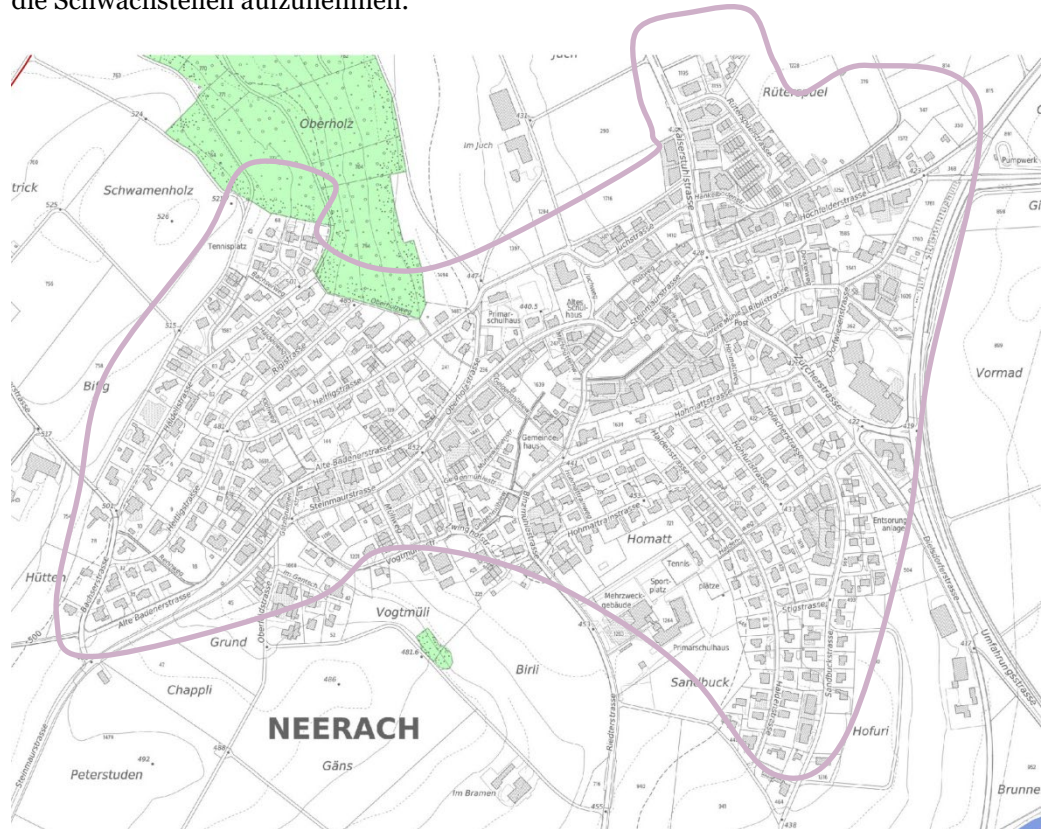


Abbildung 2: Erhebungsperimeter Neerach

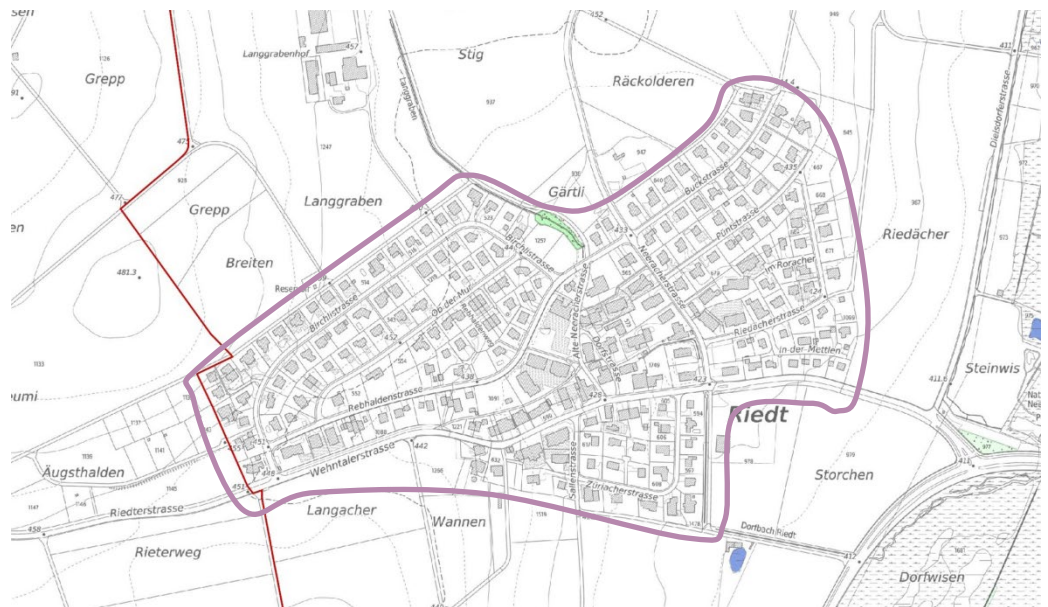


Abbildung 3: Erhebungsperimeter Riedt

2 Schwachstellenanalyse

2.1 Übersicht

Die Abbildung 4 und Abbildung 5 zeigen die erfassten Schwachstellen als Übersicht. Die dazu gehörigen Datenblätter zu jeder Schwachstelle sind als separates Dokument beigelegt.

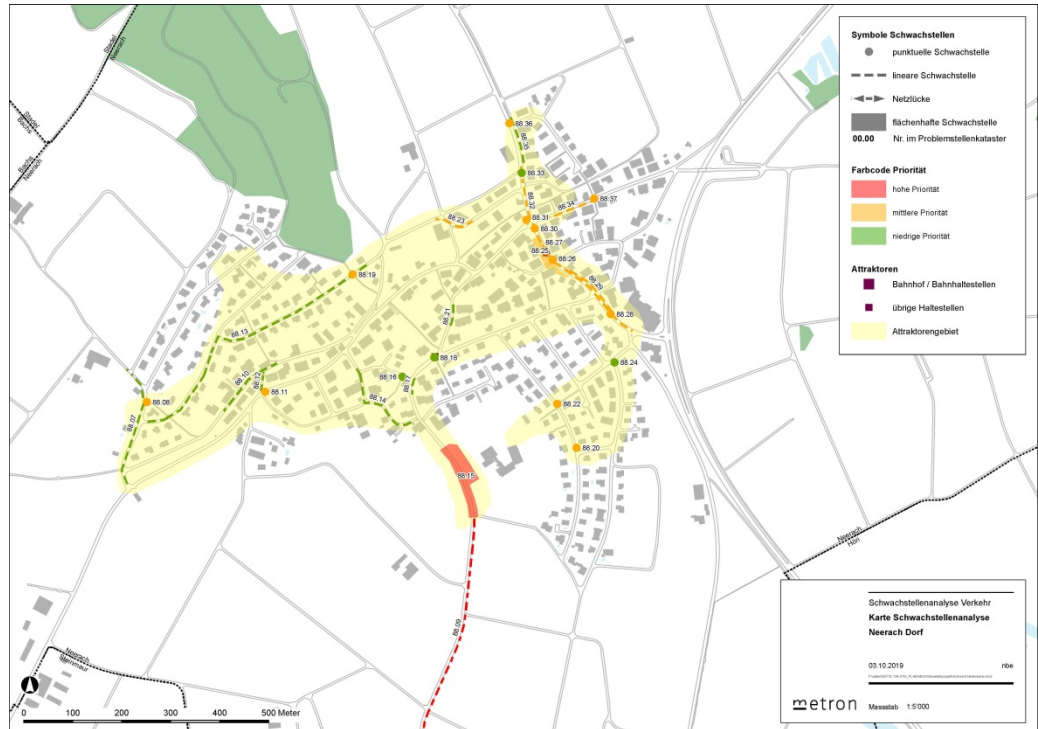


Abbildung 4: Schwachstellen Neerach

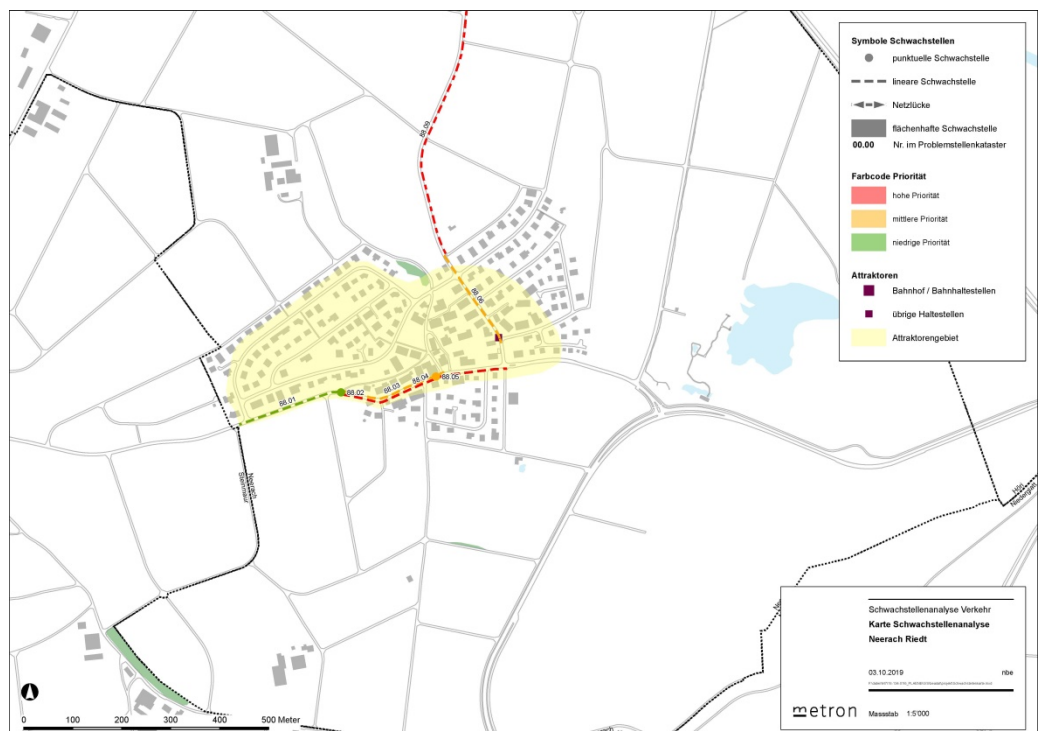


Abbildung 5: Schwachstellen Ortsteil Riedt

2.2 Schwachstellentypen

Insgesamt drei Schwachstellentypen wurden in Neerach verortet.

Punktuelle Schwachstelle

Bei punktuellen Schwachstellen handelt es sich um Schwachstellen die sich an einer Stelle und nicht über eine längere Distanz erstreckt. Dies können Schwachstellen wie mangelhafte Querungen oder fehlende Sichtweiten bei einem Knotenpunkt sein.

Lineare Schwachstelle

Die Lineare Schwachstelle erstreckt sich über längere Strecken entlang von Strassenzügen. Dies können beispielsweise fehlende Trottoirs oder zu schmale Velostreifen sein.

Flächige Schwachstelle

Bei einer flächigen Schwachstelle häufen sich punktuelle sowie lineare Schwachstelle in einem Bereich der nur als ganze Fläche betrachtet werden kann. Teilweise können es auch Schwachstellen sein die nicht an einem spezifischen Punkt oder einer Strecke festgemacht werden. Eine solche ganzheitliche Betrachtung kann beispielsweise in einem Zentrumsbereich oder im Bereich einer Schulanlage nötig sein.

2.3 Bedeutung Prioritäten

Priorität hoch

Die Schwachstellen, die mit einer hohen Priorität versehen sind, liegen zum einen an Stellen, wo ein hohes Fussgängeraufkommen herrscht und zum anderen ein akutes Sicherheitsdefizit nachgewiesen wird. Zusätzlich können Faktoren wie «wichtige Schulwege» oder «hohes Verkehrsaufkommen» dazu beitragen, dass eine Schwachstelle als hoch eingestuft wird. Grundsätzlich gilt: Je mehr Faktoren eine Schwachstelle aufweist desto höher ist die Priorität. Bei solchen Schwachstellen ist der Umsetzungshorizont kurzfristig vorzusehen. Entweder sind Projekte zur Behebung der Schwachstelle seitens Gemeinde auszulösen oder Sofortmassnahmen umzusetzen.

Priorität mittel

Die Schwachstellen mit mittlerer Priorität sind ebenfalls Schwachstellen welche sicherheitsrelevant sind. Im Gegensatz zu Schwachstellen mit hoher Priorität ist der Handlungsdruck etwas schwächer ausgeprägt. Die Schwachstellen weisen grundsätzlich weniger Faktoren auf. Der Umsetzungshorizont bei solchen Schwachstellen ist mittelfristig vorzusehen. Entweder sind Projekte zur Behebung der Schwachstelle seitens Gemeinde auszulösen oder in kommende Projekte zu integrieren.

Priorität niedrig

Die Schwachstellen mit niedriger Priorität sind ebenfalls Schwachstellen welche sicherheitsrelevant sind. Im Gegensatz zu Schwachstellen mit hoher oder mittlerer Priorität ist der Handlungsdruck am schwächsten ausgeprägt. Die Schwachstellen sind meist an Stellen, wo das Potenzial für den Fussverkehr niedrig oder das Verkehrsaufkommen tief ist. Der Umsetzungshorizont bei solchen Schwachstellen ist langfristig vorzusehen. Die Schwachstellen sind in kommenden Projekten zu beheben.

2.4 Auswahl Handlungsfelder

Aufgrund der Schwachstellenanalyse haben sich 4 Handlungsfelder ergeben. Diese sind aufgrund der Priorität oder der Häufigkeit der Schwachstelle als Handlungsfelder entstanden. Für folgende Handlungsfelder sind Massnahmen zu entwickeln:

- Schulwegsicherheit
- Einmündungen Fusswege in Strassenraum
- Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen
- Kantonsstrassen

3 Handlungsfelder

3.1 Schulwegsicherheit

Das Schulwegnetz entspricht dem Fuss- und Velowegnetz der Gemeinde. Die identifizierten Schwachstellen, welche den Schulweg betreffen, können gegebenenfalls vorrangig behandelt werden.

Ein grosses Handlungsfeld stellt die Problematik der Elterntaxis dar. Es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen den Elterntaxis und den Schülerinnen und Schülern, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Hinzu kommt, dass in der direkten Umgebung der Schule die gefahrenen Geschwindigkeiten als eher schnell wahrgenommen werden.



Abbildung 6: Situation Elterntaxi Mittagszeit (regnerischer Tag im April 2019)

3.2 Einmündungen Fusswege in Strassenraum

Die Gemeinde Neerach hat ein dichtes und attraktives Fusswegnetz. Die vorwiegend vertikal zu den Strassen verlaufenden Fusswege treffen senkrecht auf die Strassen, um sie zu queren. An diversen Stellen fehlt bei einer solchen Einmündung die Sicht, um sicher queren zu können.

3.3 Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen

In Quartierstrassen gilt heute Generell 50km/h, was auch weiterhin so beibehalten werden soll. Um die Sicherheit in den Quartieren aber zu erhöhen, gilt es, die gefahrenen Geschwindigkeiten zu senken. Hierzu sind Massnahmen zu entwickeln.

3.4 Kantonsstrassen

Die meisten Schwachstellen wurden auf den Kantonsstrassen verortet. Im Moment wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) über die Zürcherstrasse erarbeitet. Die Gemeinde hat die Möglichkeit, die Schwachstellen beim BGK einfließen zu lassen indem die aufgenommenen Schwachstellen dem Kanton zur Verfügung gestellt werden. Für die Wehntalerstrasse ist aktuell kein Projekt in Aussicht. Da aus fachlicher Sicht ein Handlungsbedarf bei der Wehntalerstrasse besteht, ist es sinnvoll, auch hier das Gespräch mit dem Kanton zu suchen und allenfalls ein Projekt auszulösen. Zu den Kantonsstrassen werden keine konkreten Massnahmen vorgeschlagen.

4 Massnahmen

4.1 Schulwegsicherheit

Damit griffige Massnahmen zur Reduktion der Elterntaxis unternommen werden können, müssen die Gebiete, aus denen die Elterntaxis stammen sowie die Beweggründe der Eltern verstanden werden. Diese könnten beispielsweise in einer Umfrage oder in Koordination mit der Schule erhoben werden.

- Weshalb und von wo werden die Schüler mit dem Auto zur Schule gebracht?
- Gibt es möglicherweise einzelne Konfliktstellen, welche die Eltern dazu bewegen, ihr Kind in die Schule zu fahren?

Basierend auf den daraus gewonnenen Erkenntnissen können gezielte Massnahmen zur Reduktion der Elterntaxis getroffen werden. Dabei werden die Massnahmen in erste und zweite Priorität eingeteilt. Die Massnahmen zweiter Priorität sind dann zu verfolgen, wenn die vorherigen Massnahmen nicht die gewünschte Wirkung erzielten. Mögliche Massnahmen sind:

Massnahmen 1. Priorität:

- Prioritäre Beseitigung von Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz entlang der Schulwege, sodass insb. die subjektive Sicherheit erhöht werden kann.
- Sensibilisieren der Eltern in Zusammenarbeit mit der Schule.
- Aktion «Walk to School» <https://www.schulwege.ch/walk-to-school/> durchgeführt von der Primarschule
- Lotsendienst zur Querung der Hauptstrasse

Massnahmen 2. Priorität:

- Pedibus: Begleitung der Kinder auf dem Schulweg zu Fuss. Möglich ist ein fixer Linienplan mit «Haltestellen», an denen die Kinder «zusteigen» können.
- Lenkung der Elterntaxis auf ungefährliche Flächen, wie der Kiesplatz und der Parkplatz nördlich (vgl. Abbildung 7)



Abbildung 7: Führung Elterntaxis (eigene Abbildung)



Abbildung 8: Möglicher Standort und Text Signalisation Lenkung Elterntaxis (einfache Visualisierung)



Abbildung 9: Mögliche Gestaltung durch Schulkinder als Schulprojekt (Quelle: <https://zueriost.ch/news/2018-09-19/invasion-der-elterntaxis-elternrat-ergreift-massnahmen>)

Um den Verkehr zusätzlich zu beruhigen, sind einfache Massnahmen durch punktuelle Einengungen von 4.50 m denkbar. Mit dieser Einengung ist ein Queren von einem Bus und einem Fahrrad bei niedrigen Geschwindigkeiten möglich.



Abbildung 10: Mögliche Einengungen 4.50m
Bereich Primarschule (Eigene Darstellung)

4.2 Einmündungen Fusswege in Strassenraum

Bei Einmündungen von Fusswegen in den Strassenraum sind die Massnahmen gleich so zu ergreifen, dass sie zum einen die Problematik der Sichtverhältnisse lösen und zum anderen den Verkehr beruhigen. Eine Möglichkeit ist die bauliche Umsetzung einer seitlichen Einengung des Strassenraums. Hierbei können provisorische bauliche Elemente oder definitive bauliche Einengungen denkbar sein.

Provisorische Einengung

Eine provisorische Massnahme dient als Sofortmassnahme zur Sicherung von Fussweeinmündern bezüglich Sichtweiten. Dies kann mit verschraubbaren Elementen auf den bestehenden Asphalt umgesetzt werden.

Definitive Einengung

Eine definitive bauliche Einengung kann bei einem Sanierungsvorhaben integriert werden. Dabei gibt es zwei Umsetzungsmöglichkeiten. Die erste Möglichkeit ist eine solche Ausgestaltung der Einengung, dass die Entwässerung nicht angepasst werden muss (Abbildung 11), die Zweite ist eine vollständige Umgestaltung wobei die Entwässerung ebenfalls angepasst werden müsste (Abbildung 12).

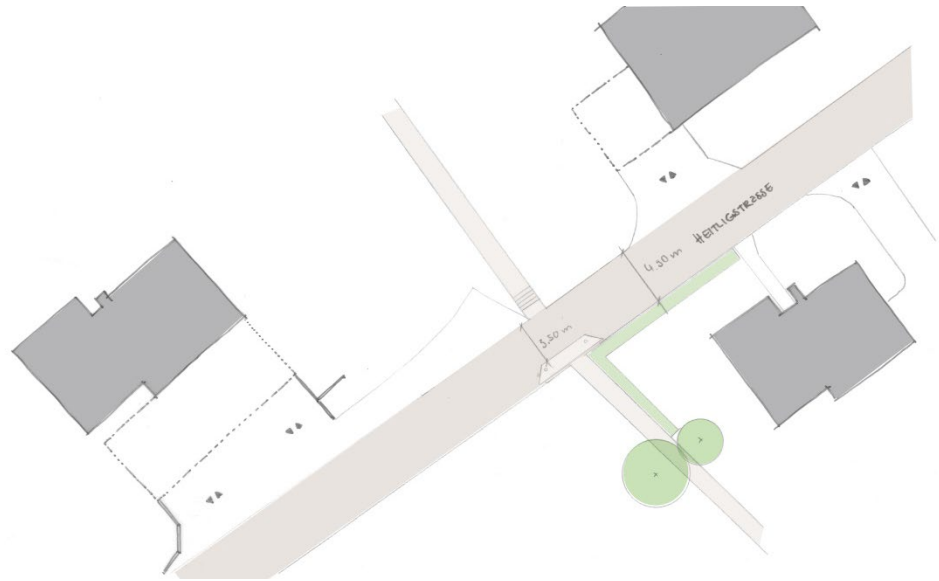


Abbildung 11: Einengung mit Durchleitung Entwässerung (Eigene Darstellung)

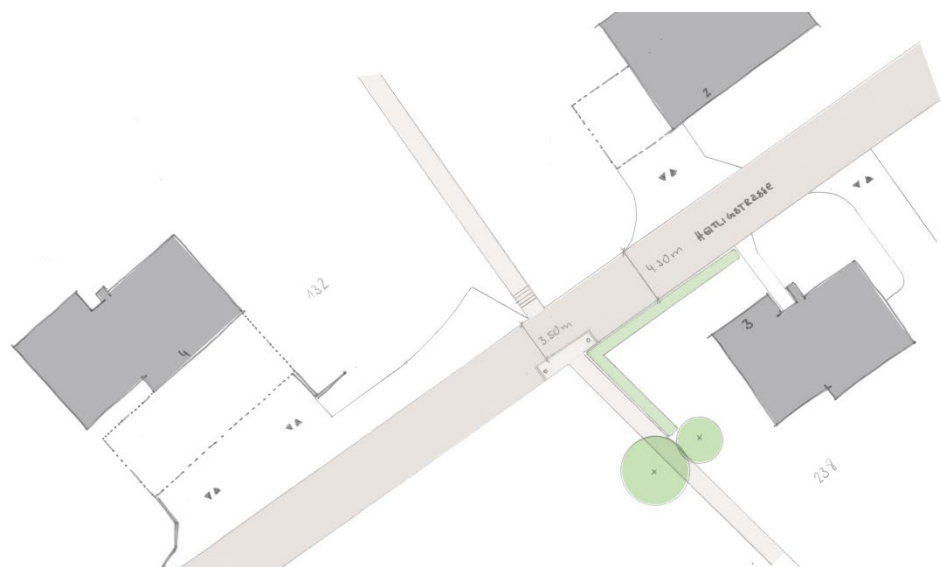


Abbildung 12: Einengung ohne Durchleitung Entwässerung (Eigene Darstellung)

4.3 Verkehrsberuhigung auf Quartierstrassen

In den Quartierstrassen gibt es zur Beruhigung des Verkehrs die Möglichkeit, Rechtsvortritte zu markieren. Bereits heute herrscht ohne andere Markierung und Signalisation Rechtsvortritt. Mit einer Markierung der Rechtsvortritte werden die Verkehrsteilnehmer zusätzlich darauf aufmerksam gemacht. Da es sich um Markierungsmassnahmen handelt, sind diese durch die Kantonspolizei zu genehmigen.

4.4 Entscheid Gemeinderat vom 29.10.2019

Am 29.10.2019 hat der Gemeinderat von Neerach das Verkehrssicherheitskonzept geprüft und entschieden, wie er mit den einzelnen Schwachstellen umgehen möchten. Die Entscheide des Gemeinderates sind in den Massnahmenblätter direkt vermerkt und werden an dieser Stelle nicht alle separat aufgeführt. Speziell behandelt wird die Thematik der Rechtsvortritte und der neuen Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehr. Ebenfalls aus der Gemeinderatssitzung hervor gingen drei Referenzbilder.

Markierung von Rechtsvortritten auf Gemeindestrassen

Der Gemeinderat hat entschieden bei folgenden Schwachstellen Rechtsvortritte umzusetzen:

- 88.06, 88.11, 88.18

Bei den Schwachstellen 88.20 und 88.24 wird die Markierung von Rechtsvortritten bei Strassenprojekten geprüft.

Zusätzlich zu den Knotenpunkten mit Schwachstellen soll an folgenden Knotenpunkten Rechtsvortritte geprüft bzw. umgesetzt werden:

- Steinmauerstrassen / Gentsch
- Neeracherstrasse / Buck-/Rebhaldenstrasse
- Neeracherstrasse / Püntstrasse
- Neeracherstrasse / Riedacherstrasse
- Hohmattstrasse / Hohfuristrasse
- Hohmattstrasse / Hofacherstrasse
- Hohmattstrasse / Haldenstrasse
- Hohmattstrasse / Binzmühlestrasse

Neue Massnahmen gemäss Entscheid Gemeinderat

Folgende Massnahmen sollen ebenfalls zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden:

- Bei den Einlenkern Steinmauerstrasse / Zwinghofstrasse und Steinmauerstrasse / Vogtmühlestrasse soll ein durchgehendes Trottoir in Form einer Trottoirüberfahrt im Jahr 2020 umgesetzt werden.
- Prüfung eines Einbahnregimes auf der Riblistrasse. Umsetzung zusammen mit Sanierung Kantonsstrasse. Hinweis Metron: Bei Einbahnregime sollen Velos in beide Richtungen fahren dürfen Signal 4.08.1 «Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern» gemäss Signalisationsverordnung SSV verwenden.

Referenzbilder

Folgende Referenzbilder zeigen, wie sich der Gemeinderat einzelne Massnahmen vorstellt.



Abbildung 13: Referenzbild - Sperrfläche mit Poller - Massnahme Schwachstelle 88.23 (Juchstrasse) (Quelle: Gemeinde Neerach)



Abbildung 14: Referenzbild - Aargauer-Trottoir - Massnahme Schwachstelle 88.10 und 88.34 (Quelle: Gemeinde Neerach)



Abbildung 15: Referenzbild - provisorische Elemente zur Strasseneinengung - Massnahme Schwachstelle 88.08, 88.22 (Quelle: Gemeinde Neerach)

5 Weiteres Vorgehen

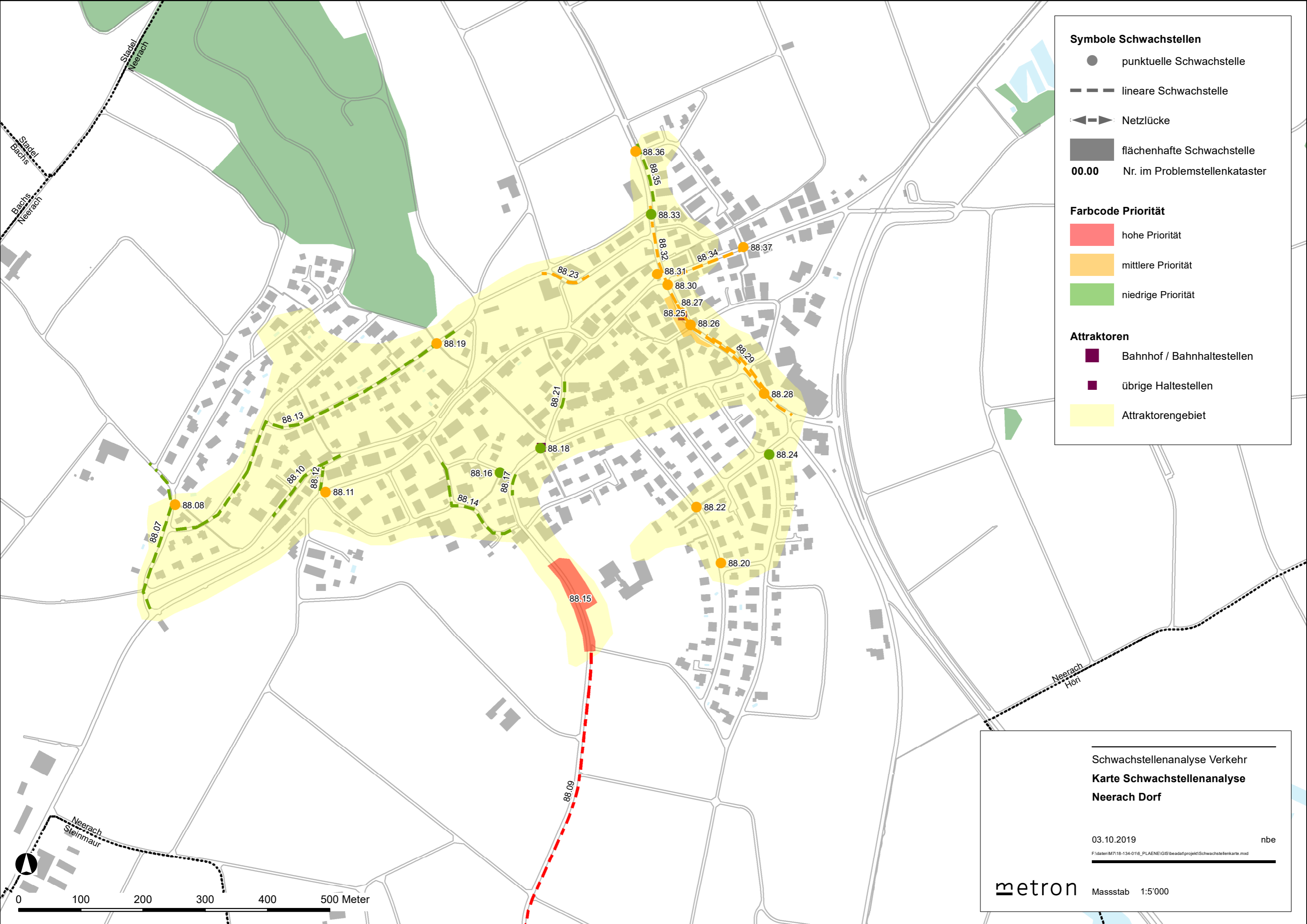
Entsprechend dem Entscheid des Gemeinderats vom 29.10.2019 werden die Massnahmen vertieft beziehungsweise umgesetzt. Die Umsetzen der Massnahmen ist fachlich zu begleiten und gegebenenfalls vorgängig auf die Machbarkeit zu prüfen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehensschema	5
Abbildung 2: Erhebungspereimeter Neerach	6
Abbildung 3: Erhebungspereimeter Riedt	6
Abbildung 4: Schwachstellen Neerach	7
Abbildung 5: Schwachstellen Ortsteil Riedt	7
Abbildung 6: Situation Elterntaxi Mittagszeit (regnerischer Tag im April 2019)	10
Abbildung 7: Führung Elterntaxis (eigene Abbildung)	12
Abbildung 8: Möglicher Standort und Text Signalisation Lenkung Elterntaxis (einfache Visualisierung)	13
Abbildung 9: Mögliche Gestaltung durch Schulkinder als Schulprojekt (Quelle: https://zueriost.ch/news/2018-09-19/invasion-der-elterntaxis-elternrat-ergreift-massnahmen)	13
Abbildung 10: Mögliche Einengungen 4.50m Bereich Primarschule (Eigene Darstellung)	14
Abbildung 11: Einengung mit Durchleitung Entwässerung (Eigene Darstellung)	15
Abbildung 12: Einengung ohne Durchleitung Entwässerung (Eigene Darstellung)	15
Abbildung 13: Referenzbild - Sperrfläche mit Poller - Massnahme Schwachstelle 88.23 (Juchstrasse) (Quelle: Gemeinde Neerach)	17
Abbildung 14: Referenzbild - Aargauer-Trottoir - Massnahme Schwachstelle 88.10 und 88.34 (Quelle: Gemeinde Neerach)	17
Abbildung 15: Referenzbild - provisorische Elemente zur Strasseneinengung - Massnahme Schwachstelle 88.08, 88.22 (Quelle: Gemeinde Neerach)	18

Anhang

Anhang 1: Übersichtskarten Schwachstellen Neerach und Ortsteil Riedt



Symbole Schwachstellen

- punktuelle Schwachstelle
- lineare Schwachstelle
- ◄---► Netzlücke
- flächenhafte Schwachstelle
- 00.00 Nr. im Problemstellenkataster

Farbcode Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

Attraktoren

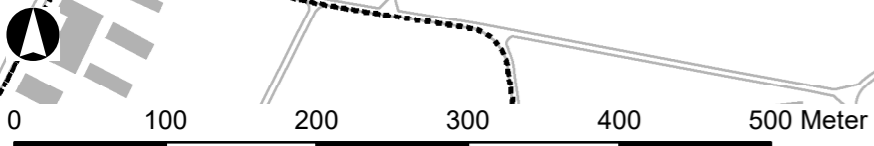
- Bahnhof / Bahnhaltestellen
- übrige Haltestellen
- Attraktorengebiet

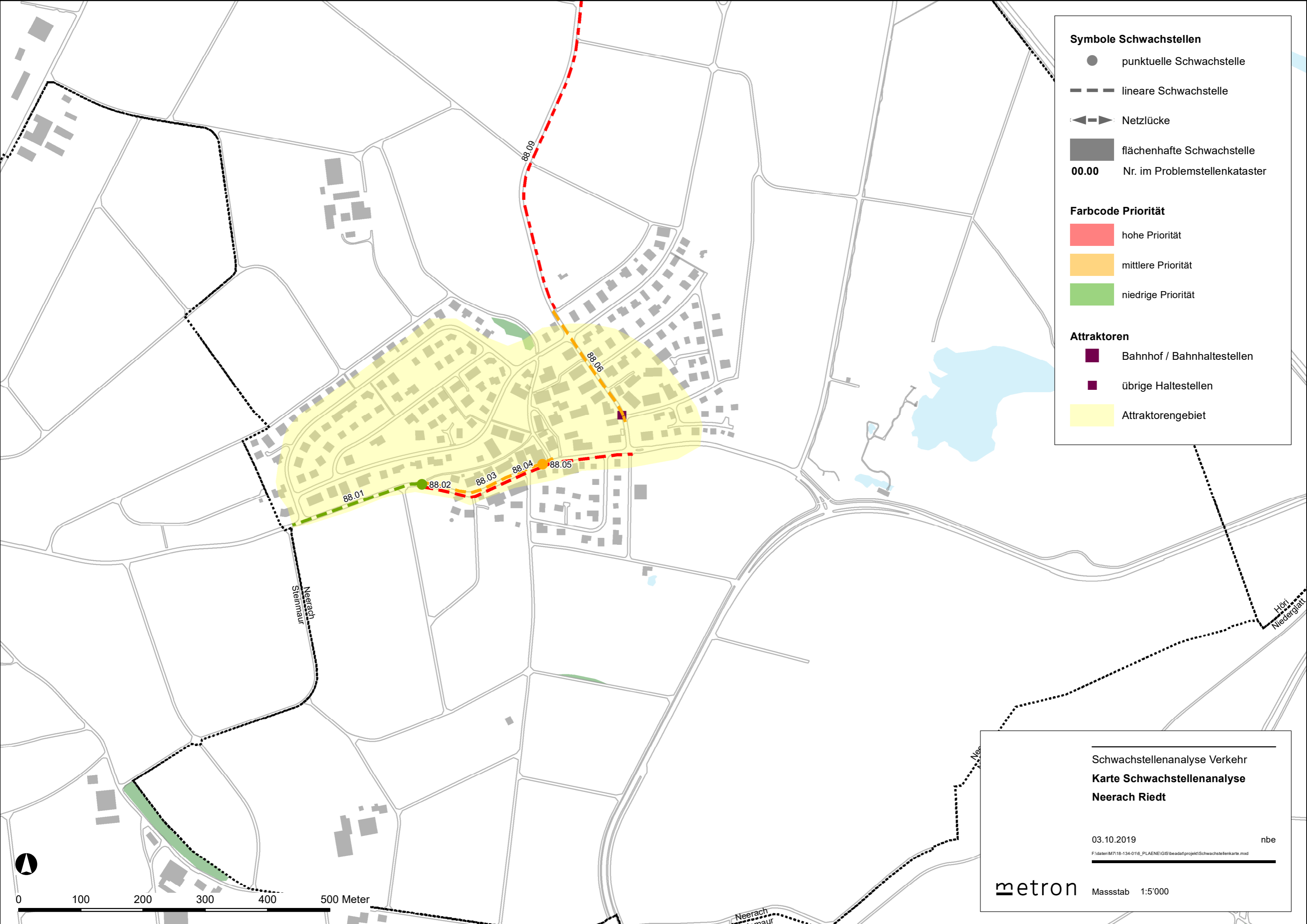
Schwachstellenanalyse Verkehr
**Karte Schwachstellenanalyse
 Neerach Dorf**

03.10.2019 nbe

F:\daten\M7\18-134-016_PLAENE\GIS\beada\projekt\Schwachstellenkarte.mxd

metron Massstab 1:5'000





Symbole Schwachstellen

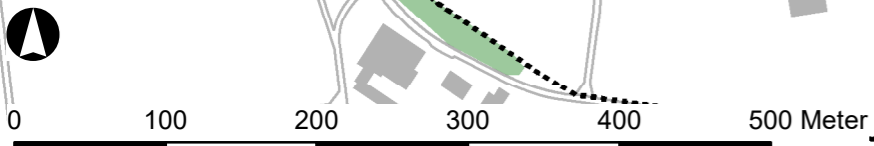
- punktuelle Schwachstelle
- lineare Schwachstelle
- ◄---► Netzlücke
- flächenhafte Schwachstelle
- 00.00 Nr. im Problemstellenkataster

Farbcode Priorität

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

Attraktoren

- Bahnhof / Bahnhaltstellen
- übrige Haltestellen
- Attraktorengbiet



Schwachstellenanalyse Verkehr
**Karte Schwachstellenanalyse
 Neerach Riedt**

03.10.2019 nbe

F:\daten\M7\18-134-016_PLAENE\GIS\beadaf\projekt\Schwachstellenkarte.mxd

metron Massstab 1:5'000

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**